



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2022. október 17.  
(OR. en)

13674/22

**AVIATION 252**

**FEDŐLAP**

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 529 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 529 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2022) 529 final



Brüsszel, 2022.10.17.  
COM(2022) 529 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK**

**Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program**

## **A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK – AZ EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI PROGRAM**

### **1. A 2011-ES BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNY ÉS AZ EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI PROGRAMRÓL SZÓLÓ DOKUMENTUM MÁSODIK KIADÁSA**

A 2011-ben közzétett „Az európai repülésbiztonsági irányítási rendszer létrehozása” című bizottsági közlemény<sup>1</sup> leírta azokat a repülésbiztonsági kihívásokat, amelyekkel az Unió és tagállamai szembesülnek, és arra a következtetésre jutott, hogy proaktívabb és tényeken alapuló megközelítést kell kialakítani. A kihívások megoldása érdekében számos gyakorlati intézkedést is részletesen bemutatott. A bizottsági közleményt az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programot<sup>2</sup> leíró dokumentum kísérte.

Az említett intézkedések egy részét akkoriban végrehajtották, különösen a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről szóló 376/2014/EU rendelet<sup>3</sup> elfogadásával, a biztonsági elemzés uniós szintű továbbfejlesztésével, a kockázatértékelési osztályozás létrehozásával, a szabályozó EASA-bizottság és az EASA tanácsadó szerveinek a tagállamokkal a végrehajtandó intézkedésekről folytatott megbeszélések elsődleges fórumaként történő széles körű használatával, az európai repülésbiztonsági terv naprakésszé tételének évenkénti közzétételével, a biztonsági teljesítménymutatók kidolgozásával, valamint az Unió szomszédaival a biztonsági kérdések azonosítása terén folytatott fokozott együttműködéssel. Azt is ajánlották, hogy a Bizottság az uniós repülésbiztonság irányításában végbemenő változásoknak megfelelően rendszeresen tegye naprakésszé az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programot.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program első felülvizsgálatára, azaz a második kiadásra<sup>4</sup> 2015-ben került sor. A program a polgári repülés biztonságával kapcsolatos kérdések európai szintű közös menedzselését célzó tevékenységeket és folyamatokat, valamint uniós szintű rendeletek integrált rendszerét foglalta magában. Ez nem egy tevékenységterv volt, hanem a Chicagói Egyezmény 19. ICAO-mellékletében leírt állami légiközlekedés-biztonsági program uniós szintű megfelelője. Előnye, hogy világos struktúrát biztosított az európai repülésbiztonsági szakpolitikák és célkitűzéseik, a repülésbiztonsági kockázatkezelés, a repülésbiztonsági garancia és a repülésbiztonság előmozdítása fogalmának magyarázatához.

---

1 A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek – Az európai repülésbiztonsági irányítási rendszer létrehozása, COM(2011) 670 végleges.

2 Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program, SEC(2011) 1261 végleges.

3 Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

4 A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak – Az európai légiközlekedés-biztonsági program, COM(2015) 599 final.

Az (EU) 2018/1139 rendelet<sup>5</sup> II. fejezetével és különösen annak 5. cikkével a program az európai légiközlekedés-biztonsági rendszer működését leíró dokumentumként jogi státuszt kapott, amely tartalmazza az Unióban a polgári légi közlekedés biztonságának menedzseléséhez használt szabályokat, tevékenységeket és fejezet.

Ennek megfelelően az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program második felülvizsgálata, azaz harmadik kiadása ugyanazt a struktúrát követi, mint a második kiadás, és igazodik az állami légiközlekedés-biztonsági program keretének a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében részletezett formátumához és szerkezetéhez.

## **2. AZ EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI PROGRAM CÍMŰ DOKUMENTUM 3. KIADÁSA**

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum kifejti, hogyan zajlik a légiközlekedés-biztonság menedzselése az EU-ban és tagállamaiban, többek között uniós jogszabályok, továbbá más szakpolitikák, gyakorlatok és intézkedések révén.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum pillanatfelvételt ad mindazokról a szabályokról és folyamatokról, amelyek az Unióban együttesen hozzájárulnak a balesetek megelőzéséhez és a légi közlekedési tevékenységek biztonságához.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum nem kívánja helyettesíteni a tagállamok légiközlekedés-biztonsági programról szóló dokumentumait, hanem inkább kiegészíti azokat. Mivel sok légiközlekedés-biztonsággal kapcsolatos szabály és tevékenység uniós szinten kerül elfogadásra és koordinálásra, a tagállamoknak a saját állami légiközlekedés-biztonsági programról szóló dokumentumukban hivatkozniuk kell az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentumra, és ki kell fejteniük, hogy a Chicagói Egyezmény előírásainak megfelelően hogyan menedzselik nemzeti területükön a repülésbiztonságot. Sőt, mivel az EU a repülésbiztonság számos területén alkotott jogszabályt és európai repülésbiztonsági kockázatkezelési folyamatot vezetett be, a tagállamoknak nincs is lehetőségük az uniós dimenzió megemlítése nélkül leírni, hogyan menedzselik a repülésbiztonságot.

Ezen túlmenően a Chicagói Egyezmény hatálya alá tartozó egyes területeken az államok hatáskörüket az Unióra ruházták át. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum részletesen bemutatja, hogy az EU hogyan teljesíti az ezekből a hatáskör-átruházásokból eredő nemzetközi kötelezettségeit.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum azzal, hogy leírja a légiközlekedés-biztonság európai szintű közös menedzselésének folyamatait, és különösen azt, ahogyan az Európai Bizottság, a tagállamok és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

---

5 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

(EASA) (a továbbiakban: ügynökség) együttműködnek a veszélyek és a biztonsági hiányosságok azonosításában és fellépnek a kapcsolódó légiközlekedés-biztonsági kockázatok csökkentése érdekében, bemutatja, hogy az EU-n belül hol vannak a különböző felelősségi körök, és egyértelművé teszi, hogy az EU egésze hogyan érhet el és tarthat fenn kielégítő légiközlekedés-biztonsági teljesítményt. Emellett átláthatóságot biztosít a biztonságban érdekelt valamennyi érdekelt fél számára a szerepekkel és felelősségi körökkel, a hatáskörök megosztásával, valamint az európai uniós rendszerben jelenleg alkalmazott szakpolitikákkal és folyamatokkal kapcsolatban.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum a következőket tartalmazza:

- A dokumentum első része az európai légiközlekedés-biztonsági szakpolitikákról, célokról és erőforrásokról szól. Felöleli az európai légi közlekedési jogszabályi keret leírását, és kifejti a tagállamok és a különböző uniós szintű szereplők közötti hatáskörmegosztást. Végül részletesen leírja az uniós jogszabályok betartására szolgáló mechanizmusokat.
- A második rész az európai repülésbiztonsági kockázatok kezelésére összpontosít. Leírja az ágazatra és a tagállamokra vonatkozó meglévő repülésbiztonságmenedzsment-követelményeket, és kifejti, hogy az EU-n belül hogyan zajlik a repülésbiztonsági kockázatok közös értékelése és csökkentése.
- A harmadik rész a repülésbiztonság garantálásának európai dimenziójával foglalkozik, és elsősorban azt részletezi, hogyan végzi az EU és a tagállamok a repülésbiztonsági felügyeletet.
- Végül a negyedik rész a repülésbiztonságot népszerűsítő európai tevékenységekről – köztük a képzésről és a nemzetközi együttműködésről – szól.

### **3. AZ (EU) 2018/1139 RENDELET HATÁSA AZ EURÓPAI LÉGIKÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI PROGRAMRA**

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum első két kiadásának 2011-es, illetve 2015-ös közzététele óta számos jogszabályi változás történt az EU-ban, mindenekelőtt hatályba lépett egy új keretrendelet, az (EU) 2018/1139 rendelet. Ez alapvető hatással bír, tekintettel arra, hogy előírja, hogy az Unión belüli polgáripülés-biztonság folyamatos javítása, az újszerű biztonsági kockázatok korai felismerése és a korlátozott műszaki erőforrások lehető legjobb kihasználása érdekében elengedhetetlen a repülésbiztonság-menedzsmenttel kapcsolatos szilárd alapelvek alkalmazása. A rendelet arra a következtetésre jut, hogy közös keretet kell létrehozni a biztonság javítására irányuló fellépések tervezéséhez és végrehajtásához. Előírja, hogy ennek érdekében az Unió szintjén ki kell dolgozni egy Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervet és egy Európai Légiközlekedés-biztonsági Programot. Emellett az alapján minden egyes tagállamnak nemzeti légiközlekedés-biztonsági programot kell kidolgoznia a Chicagói Egyezmény 19. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelően. E programot egy-egy tervnek kell kísérmie, amely ismerteti a tagállam által az azonosított biztonsági kockázatok enyhítése érdekében beütemezett intézkedéseket.

Az (EU) 2018/1139 rendelet II. fejezete létrehozta a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó uniós jogi keretet, négy cikket szentelve az Európai Légiközlekedés-biztonsági

Programnak, az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervnek, a nemzeti légiközlekedés-biztonsági programnak és a nemzeti légiközlekedés-biztonsági tervnek. Ezt a négy fogalmat jelenleg az uniós jog is elismeri.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervről szóló 5. cikk kimondja, hogy a Bizottság – az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével és a tagállamokkal folytatott konzultációt követően – elfogad, közzétesz, majd a szükséges gyakorisággal naprakésszé tesz egy olyan dokumentumot, amely bemutatja az európai légiközlekedés-biztonsági rendszer működését, és tartalmazza azokat a szabályokat, tevékenységeket és eljárásokat, amelyek az Unióban a polgári repülés biztonságának e rendelettel összhangban való menedzselésére szolgálnak (a továbbiakban: Európai Légiközlekedés-biztonsági Program). Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programnak ki kell terjednie legalább a légiközlekedésbiztonság-menedzsmentre vonatkozó állami feladatokkal kapcsolatos, a nemzetközi szabványokban és ajánlott gyakorlatokban ismertetett elemekre. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programban ismertetni kell továbbá a 6. cikkben említett, a programot kiegészítő Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv kidolgozásának, elfogadásának, naprakésszé tételének és végrehajtásának folyamatát.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervre vonatkozó 6. cikk előírja, hogy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége a tagállamokkal és az érdekelt felekkel szoros együttműködésben kidolgozza, elfogadja, közzéteszi, majd legalább évente naprakésszé teszi az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervet. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Tervben a biztonságra vonatkozó lényeges információk értékelése alapján meg kell jelölni az európai légiközlekedés-biztonsági rendszert érintő legfontosabb biztonsági kockázatokat, valamint meg kell határozni a csökkentésükhöz szükséges intézkedéseket. Az első végrehajtási ciklus tanulságainak beépítése érdekében folyamatosan felülvizsgálatra került az európai légiközlekedés-biztonsági terv kialakításának és elfogadásának folyamata. Ez az uniós szintű légiközlekedésbiztonság-menedzsment rendszer létfontosságú eleme. Az (EU) 2018/1139 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban az Európai Légiközlekedés-biztonsági Program ismerteti az Európai Légiközlekedés-biztonsági Terv kidolgozásának, elfogadásának, naprakésszé tételének és végrehajtásának folyamatát.

Ráadásul a megváltozott jogi kereten túlmenően a légiközlekedésbiztonság-menedzsment más területeken is fejlődött: erre példa az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége által a szabványosítási vizsgálatok keretében elvégzett tevékenység, különösen a kompetenciáknak a hagyományos területeken – például a légiforgalmi szolgáltatások és léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) vagy az (EU) 2018/1139 rendelet által bevezetett új területeken, például a pilóta nélküli légi közlekedés, a környezetvédelem, a földi kiszolgálás, valamint a repülésbiztonság és -védelem, különösen a kiberbiztonság közötti kapcsolódási pontok területén – történő fejlődése tekintetében.

Annak érdekében, hogy a baleset-megelőzés és a kockázatcsökkentés területén továbbra is hatékony maradjon, a repülésbiztonság-menedzsmentnek folyamatosan idomulnia kell a légiközlekedési rendszer változásaihoz, a technológiai fejlődéshez, az új üzleti modellekhez és a repülés-biztonságot fenyegető új veszélyek megjelenéséhez. Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentumot ezért rendszeresen frissíteni kell, hogy ezeket a változásokat tükrözze. Az (EU) 2018/1139 rendelet 5. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a dokumentumot szükség szerint naprakésszé kell tenni.

Az Európai Légiközlekedés-biztonsági Programról szóló dokumentum harmadik kiadása, amely tükrözi a fent említett változásokat, és leírja a légiközlekedés-biztonság

menedzselésének jelenlegi módját az Európai Unióban és tagállamaiban, e jelentés mellékletében található.